

(一社)日本福祉のまちづくり学会
第18回全国大会（柏大会）研究討論会

オリンピック・パラリンピック の競技場・交通・情報提供の 課題と今後

日時 2015年8月8日（土）15:30-17:30
場所 東大柏キャンパス 環境棟 FS ホール

◆概要

競技場、交通、情報提供それぞれの領域における調査（ロンドンを含む）結果の基調報告を元に、2012年のロンドンオリンピック・パラリンピック開催時の対応やその後の変化から学ぶべきものを示します。また、障害者団体による競技場施設などの調査及び提言、組織委員会等によるアクセシビリティガイドラインのとりまとめ状況、情報提供の技術開発と求められる情報提示のあり方、東京におけるオリンピック・パラリンピック開催と終了後を見据えた福祉のまちづくりの成果をどのように実現していくか、基調報告者を含めた関係パネリストによるディスカッションを行います。

◆プログラム

（敬称略）

司会：澤田大輔（（公財）交通エコロジー・モビリティ財団）

15:30-15:35 開催趣旨 澤田大輔（前出）

15:35-15:45 日本福祉のまちづくり学会のオリンピック・パラリンピックに向けた動き

秋山哲男（中央大学研究開発機構）

15:45-16:30 基調報告

①ロンドンオリンピック・パラリンピックにおける公共交通機関の対応からの教訓

竹島恵子（（公財）交通エコロジー・モビリティ財団）

②ロンドンの経験から見た2020に向けた情報技術と情報提供のあり方

金丸直義（NTT サービスエボリューション研究所）

③競技場及び会場アクセスの調査と今後の課題

川内美彦（東洋大学ライフデザイン学部）

16:35-17:25 パネルディスカッション

基調報告を受けて競技場等のアクセス調査と提言とりまとめ活動、現在見えてきた課題などについて発言

山寄涼子（NPO 法人 DPI 日本会議・CIL 小平）

高橋儀平（東洋大学ライフデザイン学部）

17:25-17:30 まとめ

秋山哲男（前出）

※終了後は、以下プログラムを予定しております。

17:40～ シニアチアのステージ

18:00～ 学会賞等授賞式



公益財団法人

交通エコロジー・モビリティ財団

Foundation for Promoting Personal Mobility and Ecological Transportation

ロンドンオリンピック・パラリンピック における公共交通機関の対応からの教訓

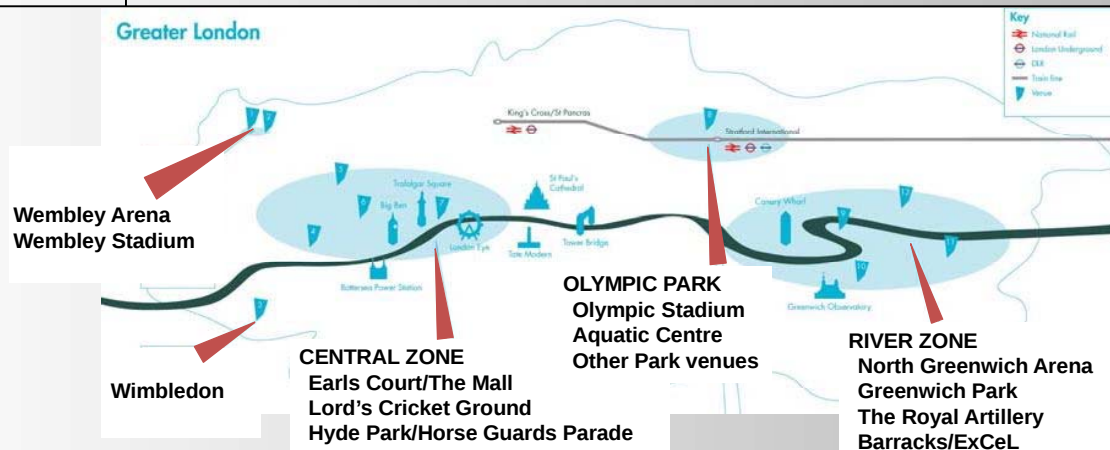
公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
バリアフリー推進部 竹島恵子



ロンドンオリンピック・パラリンピック2012概要



	オリンピック第30大会	パラリンピック第14大会
開催期間	7月27日～8月12日	8月29日～9月9日
参加者数	204の国と地域10,568人	164の国と地域4,237人
チケット販売数	8,8百万枚	2,7百万枚
大会会場	ロンドン市内を中心にその他6つの地域に分割 ロンドン市内はCentral Zone, River Zone, Olympic Parkの3つ	





ロンドンオリンピック・パラリンピック大会計画



「公共交通機関の大会」

既存の公共交通機関の有効活用、自転車や徒歩も移動手段

理念

レガシー	・ハード、ソフト両面において「大会後に何を残すべきか」を重視するものであり、貧困度の高いStratford周辺エリアの地域再生(オリンピックパーク)を行うことが最大のレガシーであると考え、中長期の視点に基づき整備を実施。
サステナビリティ	・ロンドンオリンピック・パラリンピックをかつてない環境に配慮した大会にしようとする取組。
インクルーシブ	・障害者であるか否か、社会的な立場、年齢、宗教、民族など様々な違いを乗り越え、社会的な一体感を高めていこうとする取組。 ・ボランティア参加やマイノリティ住民の雇用といったソフト対策に加え、バリアフリー化などハード面での施策を実施。

「Inclusive Design Standard(インクルーシブデザイン基準)」の作成(LLDC)
34項目(屋内外施設、ベンチの設置基準、トイレ、競技場の座席、宗教等)
→英国国内のバリアフリー推奨基準へ



交通に関する需要予測



ODA

障害を持った観客数(過去大会からの予測)

- ・9%が階段利用が困難
- ・1%が一切階段を利用できない
- ・オリンピックの観客スペースの1%は車椅子とその同伴者用のスペース
- ・オリンピックの観客スペースの1%は設備が整った座席

障害を持った観客数(チケット販売からの予測)

- ・チケット販売結果から予測
 - ・チケット購入者を対象に提供した経路検索システム(Spectator Journey Planner)の検索情報をデータとして収集し、1時間単位の需要予測を実施
- 提供のタイミングが遅かった。1年前には高い精度の情報が必要との意見あり。

車椅子使用者の状況

- ・車椅子使用者数は把握されていないが、TfLが当初の予想していた人数よりは少なかった。
- ・オリンピック、パラリンピックとも車椅子使用者数に大差はないが、パラリンピックの方が団体で移動する車椅子使用者数が多い印象。



ソフト面の対応



○情報提供について: 案内・サインの一元化

- ・関係情報をマゼンダ色で統一し、一目でわかりやすい案内表示に
- ・ルートや施設、EV位置の案内
- ・多言語表示はあまり行わない。



○ウェブによる情報提供

Journey Planner

- ・通常時、TfLが提供しているオンラインツール



Spectator Journey Planner



Journey Plannerで提供された
ホットステーション

Spectator Journey Planner

- ・チケット購入者のために提供→交通需要予測へ
- ・オプション設定(エレベーター使用、乗換の少ないルート等)ができ、会場までアクセスできるルートを計画することができた。
- ・検索性数は、チケット購入者90%にあたる249万件(12年9月まで)

○交通事業者の連携: National booking system

- ・英国内の鉄道時用の際の介助などのアシスタントサービスの予約システム
- ・ロンドンオリンピック・パラリンピック開催に合わせて、一元管理化を進め、関係事業者に配信できる仕組み(ODAが資金提供)。
- ・大会期間中、13,000人の障害当事者が予約。
- ・駅のスタッフに電話で介助を依頼し、Meeting Pointからサポートを受けることが可能。



○ボランティア・スタッフの対応

- ・約70,000人のボランティア(募集当初の予定数)
- ・案内表示と同じマゼンダ色のベスト着用し、案内・誘導。運転ボランティアなどは特定のボランティアで対応。
- ・募集は2010年から。教育は2011年から。
- ・ボランティア教育は担当分野により異なるが、交通分野は3~6ヶ月に1回、土日どちらか1日研修を実施。会場案内は割り当て人数が最も多く、1~2回程度。





ハード面における対応



○鉄道

- ・オリンピックパーク開発と共に、駅の新設（Stratford International 駅）、大規模改良（Stratford 駅）、車両の増備
- ・地下鉄の段差解消（約1/4の駅）：レベルアクセスや部分的かさ上げ
- ・可搬式スロープの導入
- ・各事業者共通のヘルプポイント／有人窓口の磁気ループ



Step-free access
from street to platform

Step-free access
from street to train

○バス・コーチ

- ・2階建てロンドンバスの1階部分低床化済、ニュールートマスターは3扉、2箇所階段設置、スロープはボタン操作で自動展開
- ・ナショナルエクスプレス社（国内最大手の1社）は、所有車両550台全て前扉リフト化



○タクシー

- ・ロンドンタクシーは2001年までに全て車椅子対応、磁気ループ設置

OSTS (Special Transport Service)

- ・コミュニティトランスポートによるアクセシブルなミニバンやバンは大会のシャトルサービス運行にも活用



©EcoMo Foundation

P-06



ロンドンオリンピック・パラリンピックのレガシー



【大会を通じて得られたレガシー】(TfL)

- ・鉄道における段差解消整備の促進
- ・プラットホームと車両の段差を解消するスロープ板の導入
- ・ジャーニープランナーの改善が行われたこと
- ・大会後もアクセシブルな交通手段として注目度が高まったこと
- ・スタッフの意識が変化したこと
- ・障害者への接遇対応が付加的なものではなく基本業務の一環として定着したこと
- ・公共交通事業者間での連携の風土ができたこと



⇒さらに、大会直後の利用者満足度調査ではTfLに対して満足していると回答した人の割合が大会前と比して10ポイント増加し、現在においてもその水準が維持されているとのこと

©EcoMo Foundation

P-07



東京オリンピック・パラリンピックへの課題



▶▶【パラリンピアン等へのヒアリングから】

○東京は設備の面では一通りそろっているがEVの位置や動線、ホームと車両の段差、バスでは乗務員の手伝いが必要、タクシーの利用が難しいなどの課題がある

⇒一度に多くの人を利用することが考えられていない(例えば車いす使用者の利用)

⇒混雑時間帯とイベントが重なった場合の心配

○案内表示のわかりやすさ、乗り換え案内、運行情報提供などが充実している

○会場のつくり方、ボランティアの対応は大きく印象を左右する

○障害者理解促進の契機としていくべき



東京オリンピック・パラリンピックへの課題



▶▶【公共交通機関では】

- **鉄道** 充実した既存設備を活かしつつ、不足する部分の補完、代替手段の検討が必要

[事業者間の連携、案内サイン、人的対応、情報発信拡充、予約システム使いやすさ、一度のまとまった人数での利用への対応等]

- **バス、タクシー** 車両面の改善余地が大きく代替手段の役割を担えるかが課題

[都市間バス、空港アクセスバス、貸切等のバリアフリー化、一般路線バスの使いやすさ(乗降、情報)、UDタクシー車両の不足、選手送迎・シャトルの対応]

- **需要予測** 早めに正確な予測を出す、積極的なTDM施策の展開を考える

[多様な予測パターン検証と対策変更の柔軟性等]

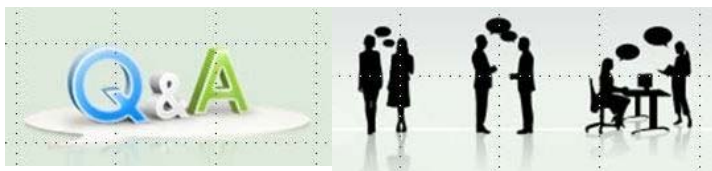


- 公共交通機関及びそのバリアフリー経路等の情報について一元化された情報提供ツールの整備拡大が望まれる

[モード/事業者横断的、身体状況に応じた経路検索、運行情報や施設周辺情報とのリンク、多言語、利用料がない]

- 公共交通機関従事者、市民ボランティア等への充実した研修、教育機会の提供

[大会に関わることの意義を理解してもらいモチベーションを高める、応募者とのコミュニケーションの継続、非日常⇄日常の意識の変化も視野に入れて取り組む]



※写真は、ロンドン現地調査及びヒアリング等で入手した資料です。

- ご静聴ありがとうございました！

当財団のホームページで報告書(PDF版)を公開しておりますので、ご参考ください。

「オリンピック・パラリンピック開催に向けた移動と交通に関する基礎調査報告書」

<http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/report/report.html>

お問い合わせは、バリアフリー推進部 澤田、竹島まで

TEL:03-3221-6673 FAX:03-3221-6674

E-mail: d-sawada@ecommo.or.jp、k-honda@ecommo.or.jp(竹島)

福祉のまちづくり学会柏大会 研究討論会
オリンピック・パラリンピックの競技場・交通・
情報提供の課題と今後



②ロンドンの経験から見た2020に向けた 情報技術と情報提供のあり方

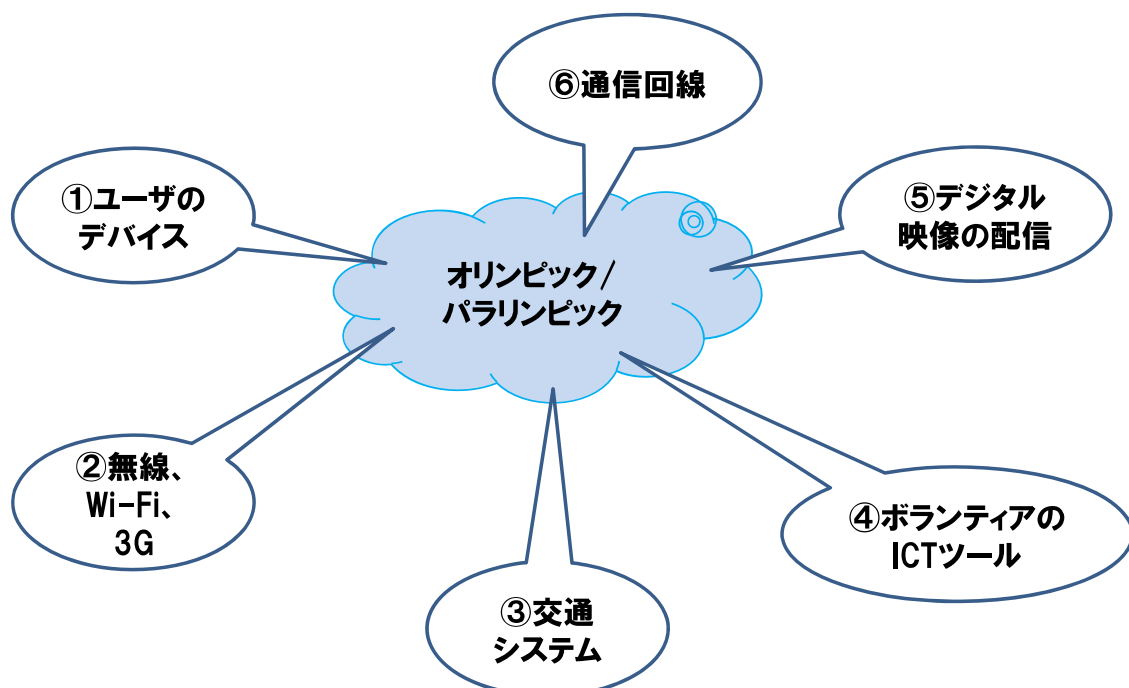
NTTサービスエボリューション研究所

金丸直義

2015年8月8日

Copyright©2015 NTT corp. All Rights Reserved.

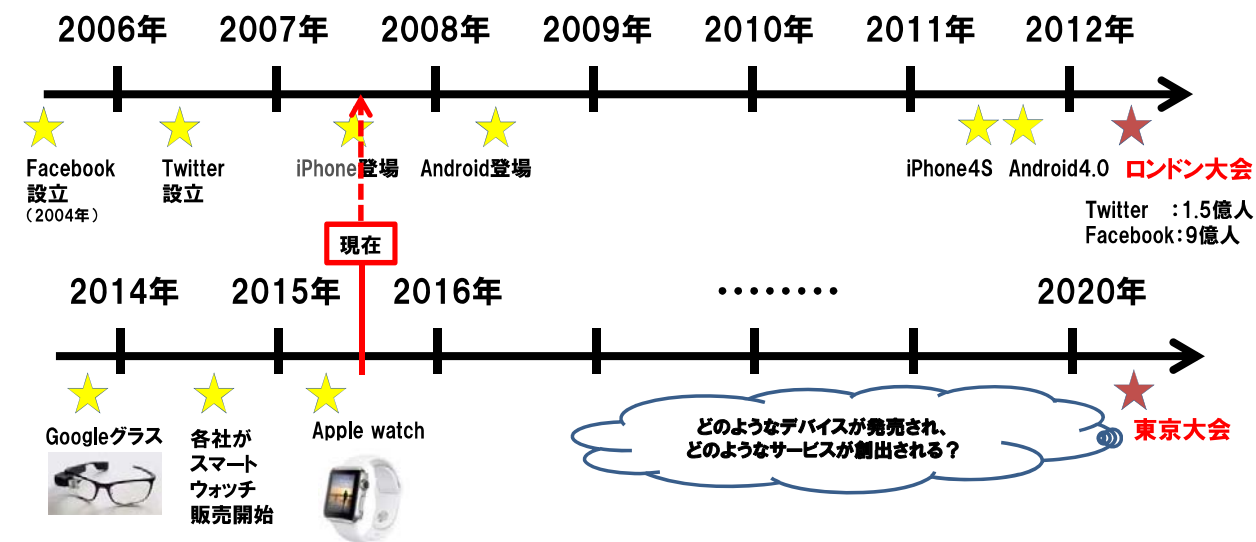
大会におけるICT



通信デバイス・サービスの変遷



- ロンドンでの開催の5年前の時点では、スマートフォンの利用者数は少なく、SNSも広まっていなかったが、その後、iPhoneやAndroidが登場し、モバイル端末の利用者数が増加、また、FacebookやTwitterといったSNSが普及し、利用者が急激に増加した
- 現在は東京大会の5年前にあたるが、今後どのようなサービスが出てくるかは未知数



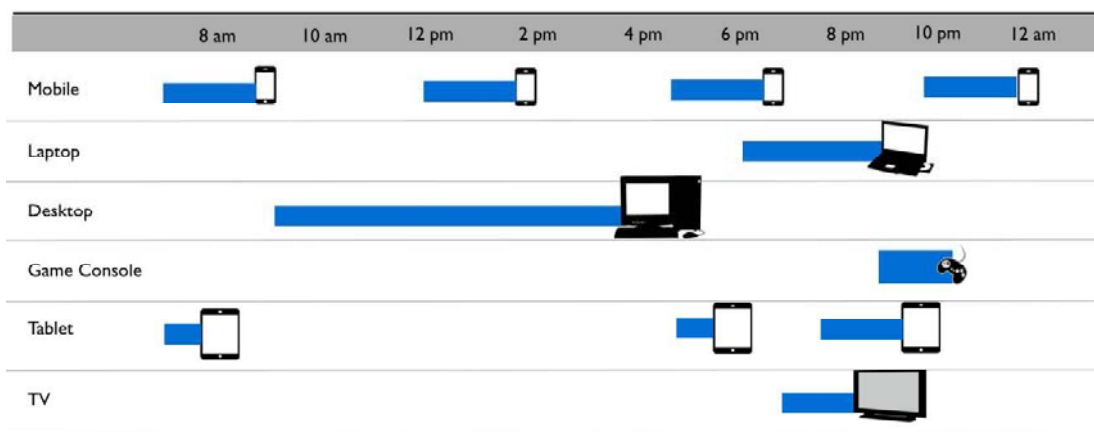
Copyright©2015 NTT corp. All Rights Reserved.

3

①: デバイスの変化



- 北京大会時との違いとして、スマートフォンが普及し、主要なデバイスの1つに
- 視聴者は、さまざまなデバイスを利用して視聴しており、マルチプラットフォームに対応することが重要となった (例: TV視聴者の60%が同時にスマホをチェック)



Behaviours & Interests: search, explore, tasks, entertain, play, watch, listen

出典: techUK London 2012 to Tokyo 2020, techUK



Copyright©2015 NTT corp. All Rights Reserved.

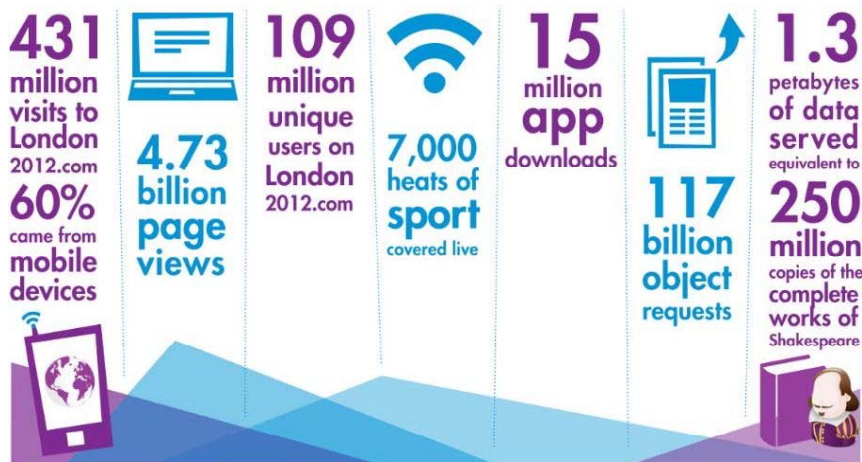
4

①: モバイルデバイスの普及



- 公式サイトにアクセスしてきたデバイスの半分以上は「モバイルデバイス」だった
- リアルタイム情報へのアクセスも増加（例:速報情報へのアクセス数は50万回）したが、ほぼリアルタイムに速報情報を届けることに成功した

London 2012: the digital Olympic Games



出典: techUK London 2012 to Tokyo 2020, techUK

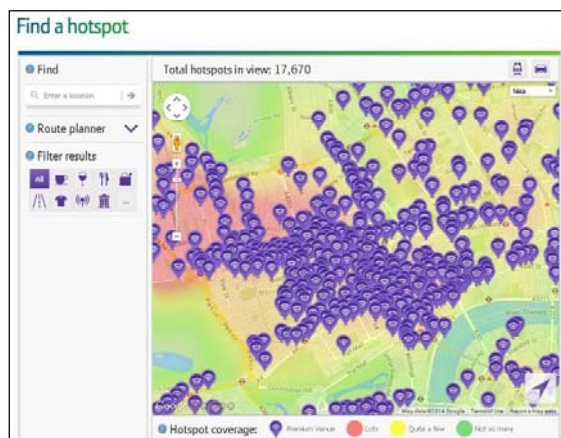
Copyright©2015 NTT corp. All Rights Reserved.

5

②: Wi-Fiアクセスポイントの敷設



- オリンピック/パラリンピックのメイン会場に1500箇所のWi-Fiスポットを設置した
- また、ロンドン市内に50万箇所のWi-Fiスポットを設置した
- 会場へのモバイルWi-Fiルータの持ち込みや、スマートフォンのデザリングを禁止し、携帯電話網(3G)の代わりに、Wi-Fiの利用を推進した



2014年現在のWi-Fiの利用料とスポットの状況(参考:BTのHPより)

出典: BTのHPより(<http://home.bt.com/>)



Copyright©2015 NTT corp. All Rights Reserved.

6

②: 無線におけるテストングの重要性



- ロードレースの競技(観戦料金が無料)にてテストングを行ったところ、観客が予想以上に多く、かつ、モバイル端末の利用が多かったため、携帯電話網(3G)への負荷が大きくなった
- Wi-Fi利用の重要性が確認できた



出典: techUK London 2012 to Tokyo 2020, techUK



Copyright©2015 NTT corp. All Rights Reserved.

7

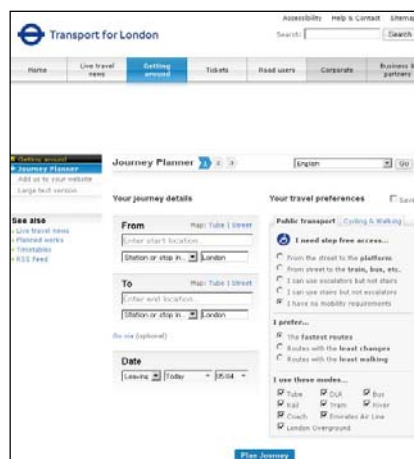
③: 交通におけるICTの利用について



- TfL (Transport for London)のルート検索アプリケーションに対して、発券機の発売数、カメラからの混雑状況といったライブフィードの情報をを用いて、混雑軽減のために経路案内の結果をダイナミックに変えた
- 五輪をきっかけにバスロケを導入し、バス停にてあと何分でバスが到着するか表示するようにし、また、信号機のプライオリティシステムも導入し、バスが信号機に近づくと優先するようにした



出典: オリンピック・パラリンピック開催に向けた移動と交通に関する基礎調査報告書 平成26年9月、公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団



ルート検索アプリケーション(ジャーニー・プランナー)

出典: Transport for LondonのHPより(<https://tfl.gov.uk/>)



Copyright©2015 NTT corp. All Rights Reserved.

8

③: TfLのレガシー



- ・鉄道において段差解消整備が進んだこと
- ・ホームと車両の段差を解消するために渡り板の整備が進んだこと
- ・アクセシブルなルートの検索も可能なジャーニー・プランナーの改善が行われたこと
- ・大会後もアクセシブルな交通ネットワークとして注目が集まったこと
- ・スタッフの意識が変化したこと
- ・障害者への対応が付加的なものではなくごく基本的な業務の一環として定着できたこと
- ・各交通機関が連携する風土ができたこと

出典: ロンドンオリンピック/パラリンピックと公共交通機関のバリアフリー, 公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団, 澤田 大輔, 福祉のまちづくり研究, 2014 vol.16 No.3

④: ボランティアのICTツール



- 7万人のボランティアのうち、一部にプライベートモバイルラジオ(PMR)と呼ばれる関係者専用の無線端末を8500台配布した
- ボランティアからの情報をもとに、交通系の専用オペレーションセンタが、ロンドン交通局の現地職員に指示を与え、現地職員が帰宅する観客にルート誘導を行った
- eラーニングを利用したトレーニングなどでICTをもっと活用できたであろうとのこと

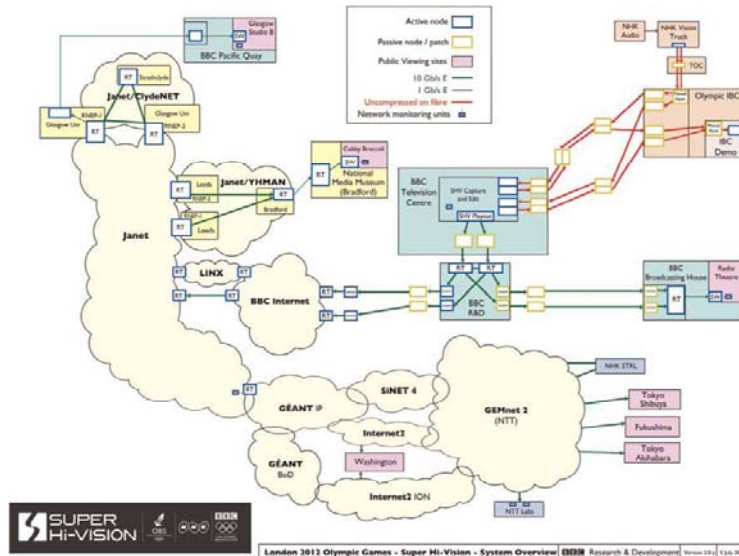


プライベートモバイルラジオ(PMR)

⑤: 映像のハイレゾリューション化



- 北京大会(2008年)以後、映像のハイレゾリューション化が進んだ
- ロンドン大会ではBBCとNHKがスーパーハイビジョンの配信実験を実施した



スーパーハイビジョンの配信実験のネットワーク構成

出典: *Delivering London 2012: ICT Implementation and Operations*, pp. 68-70, The Institution of Engineering and Technology



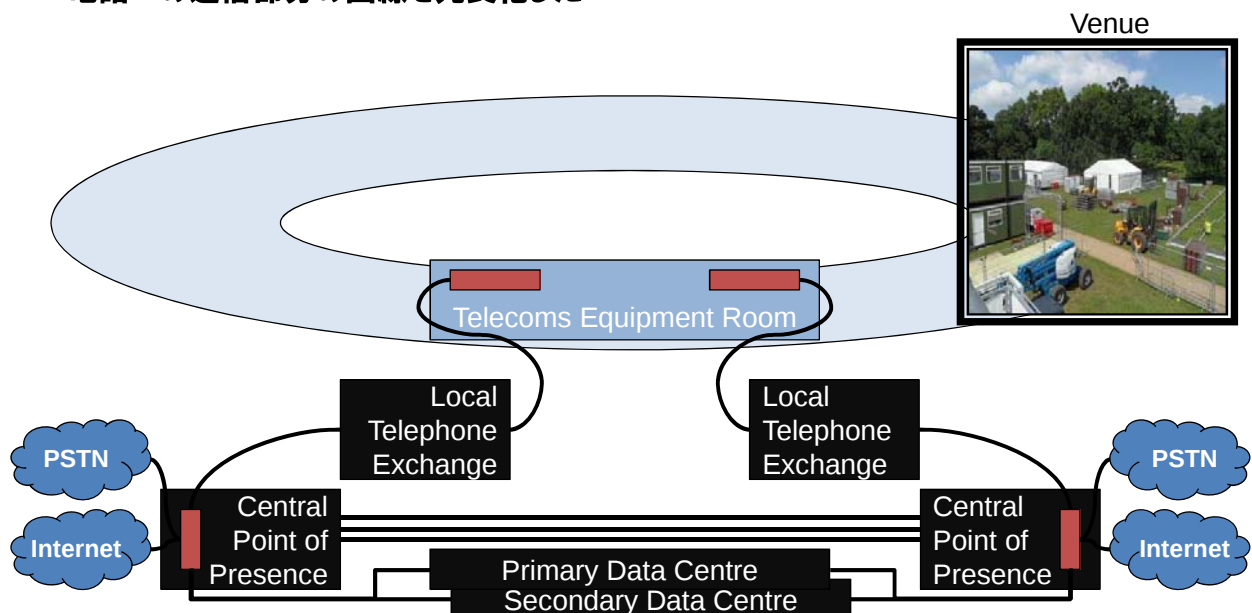
Copyright ©2015 NTT corp. All Rights Reserved.

11

⑥: 通信回線の安定的な提供



- 通信の接続性を高めるために、各Venue内のネットワークや、Venueからインターネットや電話への通信部分の回線を冗長化した



出典: L2012pres-24Oct14.ppt, BT



Copyright ©2015 NTT corp. All Rights Reserved.

12

2020年の東京オリンピック/パラリンピックに向けた課題と期待

①デバイスについて

今後、ユーザデバイスは多様なものが出現が予想されるため、サービス提供者はそれらのデバイスに適したサービスを提供する事が期待されている

②Wi-Fiについて

事前のテストングにより、無線デバイスからの通信量をあらかじめ予測しておくことが重要である

③交通について

ロンドン大会では、TfLが移動情報を一元的に提供したが、東京における移動情報の提供、支援の方式に関しては、検討が必要である

④ボランティアのICTツールについて

コミュニケーションのみならず、eラーニングなどを利用したトレーニングといったボランティア向けのサービスの登場が期待される

⑤ハイレゾリューション化

今後、4K8Kが普及していき、低価格化に伴い、パブリックビューイング・サイネージ等への利用が想定される

オリパラから想起される諸問題

東洋大学ライフデザイン学部人間環境デザイン学科 川内美彦

バリアフリー法の問題点を考える

障害者権利条約が批准され、バリアフリー法は時代に取り残された。

差別とは差別的取り扱いと合理的配慮の不提供。

この2つで実現しようとするのは、利用の実質。

どちらが欠けても利用の実質は実現できない。

これまでのバリアフリー法はハードで差別的取り扱いを除こうとしてきたが、

いくらハードを整備しても、それだけでは利用の実質は担保されない（と世界は認識しているようだ）。

米国 ADA や英国平等法では、差別をなくすための条件として合理的配慮が位置づけられている。

条約が批准され、国内法の整備が必要な今こそ、バリアフリー法の根本的な見直しが必要。

建築・・・・・・8月9日「国際協力・国際化」のセッションで（9:30-9:45）

公共交通・・・・外国人の利用に焦点を当てて

異なる事業者間での乗り換え

都庁前駅（都営）から神楽坂まで行きたい。

券売機上の地図では280円

券売機のスクリーンには270円しか表示されていない。

乗り換えボタンを押さなければならないことがわからない。

羽田空港に着いた外国人が、これから都心で行動するのに安上がりだからとモノレールの1日券を買って都心に行き、使えないと気づいた。

パスモやスイカを空港で購入してもらうシステムが必要。

ロンドンの例：オイスターカードはクレジットカードでチャージ可能。

使用済みのデポジットの返却もカード決済。

JRの車いす指定席券の購入

マルスに載っていないので、券売機では買えない。

みどりの窓口で何時間かかるかわからない。

日本の事情を知らない、英語が通じない、スケジュールに制限がある観光客には使えない。

2 日前まで。

日本人でも使いこなせない。

ハンドル型車いすの拒否

証明書は外国人には利用できない。

日本人でもほとんど使えていない。

そもそもこの拒否が外国人には理解できない。

ジュン・カイレス事件のように、日本の評判を著しく落とす。

これが日本のおもてなしか。

オリンピック・パラリンピックの競技場・交通・ 情報提供の課題と今後

Nothing about us, without us!



日本福祉のまちづくり学会第18回全国大会
DPI日本会議バリアフリー部会 山寄涼子

今日のお話

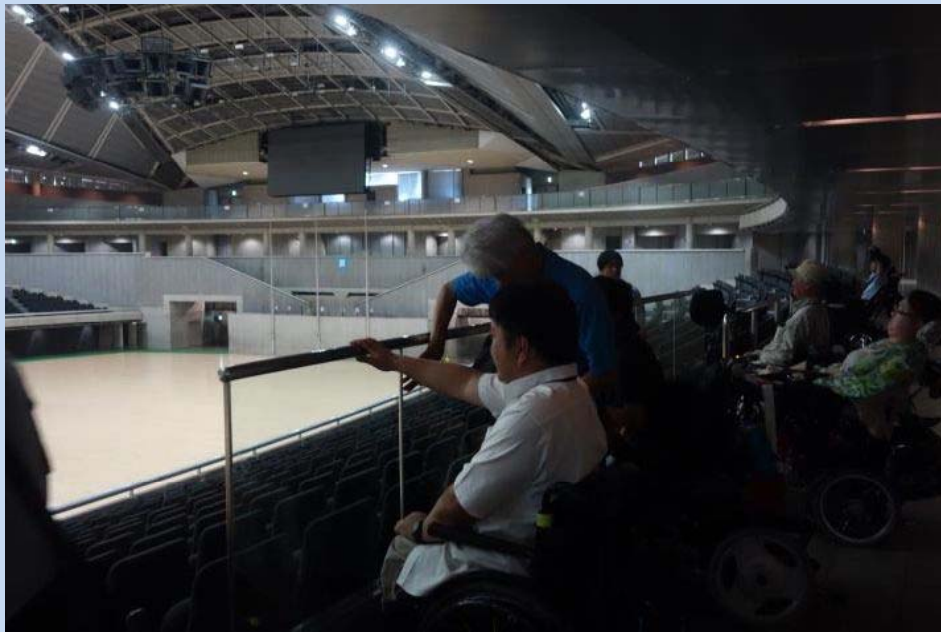
1. 障害当事者の立場から見えてきた問題点
2. これからのバリアフリー整備
3. 東京オリパラまでに実現すべき課題

参考資料

- ・最新リフトバス情報

東京体育館①

車いす席少ない、手すりが視界を塞ぐ



東京体育館②

前の人が立ち上がったら見えません



日本武道館①

こちらもサイトライン確保されず



日本武道館②

常設の車いす席なし、この1列を外す



8競技場調査結果

競技会場

会場	最寄駅	観客席						トイレ				授乳室	エレベーター	磁気ル	駐車場	
		一般	車いす席	個所数	介助者席	比率	サトル	男子	女子	多機能	スト対応				一般	車いす用
国立代々木競技場	原宿駅	13,243	18	4		0.14%		6	6	2	1		1		50	2
	明治神宮前駅															
東京体育館	国立競技場駅	10,000	40	10		0.40%		4	4	5	1				40	4
	千駄ヶ谷駅															
有明テニスの森	国際展示場駅	10,000	38	4		0.38%	有	4	4	2					77	2
	有明駅															
	有明テニスの森駅															
日本武道館	九段下駅	14,471	23	2		0.16%		3	3	1			1		144	3
東京ビッグサイトホールA	国際展示場正門駅												4		会議62	5
東京ビッグサイトホールB	国際展示場駅														東棟191	2
旧国立競技場 (国立霞ヶ丘陸上競技場) (オリンピックスタジアム)	国立競技場駅 千駄ヶ谷駅	54,224	40	8		0.07%	有	5	5	3						
東京国際フォーラム	有楽町駅	5,012	12	2		0.24%		8	8	6	1	10優先1			420	7
	東京駅	15,021	3	1		0.02%										
横浜国際総合競技場	新横浜駅	72,327	110	21		0.15%	有	25	25	32			2	有	663	15
	小机駅															



さらに、高速バス

車いすで乗れます

・日本は空港リムジンでリフト付きは**1台も走ってない！**

1万台もあるのに

・バリアフリー法で空港リムジン・長距離バスは対象外だった(2010年まで)

タクシーの乗れます

ユニバーサルタクシー普及

これからのバリアフリー整備②

3. 国際的なバリアフリー基準（IPC）を満たす整備 たとえば

●車いす用席

- ・席数の確保（0.75～1.2%）
- ・水平垂直に分散
- ・サイトラインの確保（眼高が低い人へ数パターン整備）
- ・同伴者席は横に

●トイレ

- ・多機能トイレの確保（15席で1つ以上）
- ・一般トイレ内に簡易多機能トイレを設置

これからのバリアフリー整備③

4. 交通アクセスの整備

- ・駅の規模に応じた施設整備
エレベーターのサイズ、複数ルート化
- ・空港リムジンバスのバリアフリー化

5. ホテルの整備

- ・一般客室のバリアフリー化
ある程度のサイズの車いすは利用できるように

6. これを忘れないで！

- ・当事者の声を聞き、反映させる

Nothing about us, without us!

オリパラプロジェクトスタート

どうやったらバリアフリー法を見直せるか？

東京オリンピック開催決定

→ チャンス到来！これ使ったら出来る！

オリパラで**バリアフリー整備を提案**する

第一次提言 **競技場** 2014年11月

第二次提言 **交通アクセス** 2015年5月

第三次提言 情報発信・標識、宿泊施設、接遇

第四次提言 レストラン、賃貸住宅

これからのバリアフリー整備①

1. 権利条約の理念の実現

- ・「他の者との平等」を基礎とする
- ・インクルーシブな視点

入場から退場まで健常者と同じルート

車いす席を一般席から隔離しない

2. 緊急避難を想定した設計

- ・通路幅の確保
- ・スロープの確保or避難待機所の確保

2020東京オリパラまでに実現すべき7つの課題 バリアフリー改善最優先課題

1. 空港リムジンバスのバリアフリー化
2. 新幹線・特急車両のフリースペースの設置
3. ハンドル型電動車いすの乗車制限解除
4. 在来線 1車両に1ヶ所のフリースペース設置
5. 駅の規模に合わせたエレベーター等の設置
6. 駅ホーム ホームドア、段差と隙間の解消
7. ユニバーサルデザインタクシーの普及

13

ありがとうございました！

Nothing about us, without us!

アクセス先は

DPI

<http://www.dpi.org/>

<http://www.dpi-japan.org/>

U.N Secretariat for the Convention on the Rights of Persons with
Disabilities

www.un.org/disabilities

www.ohchr.org

enable@un.org

オリンピック・パラリンピックにおける福祉のまちづくり～ロンドンから東京へ～

中央大学 研究開発機構 教授 秋山哲男

概 要

わが国では2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催に向けて、パラリンピックではInternational Paralympics Committee（IPC：国際パラリンピック委員会）が策定したバリアフリーの基準を参考に日本版の交通、建築物、競技場、情報等のバリアフリーの基準の策定が進行している。これらの日本版の基準がパラリンピックの施設整備の改修を進める根拠になる。本論では、まず①パラリンピックの開催はいつ、どのように始まったかをの歴史的経緯を整理する。次に、②ロンドンオリンピック・パラリンピックで適用した3つの考え方を整理する。この3つの理念は、オリンピック・パラリンピックに向けて、環境（サステナビリティ）に配慮し、すべての人に使いやすく（インクルージョン）、オリンピック以後も使い続ける（レガシー）整備を目指したもので、東京においても十分使うことが可能な理念である。最後に③我が国のパラリンピックの準備の動きと課題について整理する。

1. パラリンピック開催のルール化

国際パラリンピック委員会は1960年のローマオリンピックのころから少しずつ形ができてはじめ、1964年の東京オリンピックでは小規模ながら、第二回のパラリンピックが開催された。そして、1985年にパラリンピックが正式名称となり、本部がドイツのボン市に設けられた（1997年）。2000年にはオリンピック終了後、引き続いてパラリンピックを開催することが取り決められた。（参考文献1）

表1 パラリンピックの歴史的な経緯

西暦	出来事	内容
1948年	ストック・マンデビル病院内でアーチェリー大会を開催	ロンドンオリンピックにあわせてストック・マンデビル病院内で16名の車いす患者（英国退役軍人）によるアーチェリー大会を開催。これがパラリンピックの原点である。
1952年	第1回国際ストック・マンデビル大会	大会は毎年開催され、1952年にはオランダの参加を得て国際競技会へと発展し、これが第1回国際ストック・マンデビル大会となった（130名が参加）。
1960年	ローマ大会がIPC設立後に第1回パラリンピック	欧州5か国により国際ストック・マンデビル大会委員会（ISMGC）が設立された。ローマオリンピック開催時に国際ストック・マンデビル大会が開催され（23か国・400名が参加）このローマ大会が、IPC設立後の第1回パラリンピックと位置づけた。
1964年	第2回パラリンピック	国際身体障がい者スポーツ大会は、東京オリンピック直後に2部制で開催され、第1部は、ローマ大会に続く国際ストック・マンデビル大会であり、第2回パラリンピックに位置づけられた。
1985年	パラリンピックが正式名称	IOCは国際身体障がい者スポーツ大会を「Paralympics（パラリンピックス）」と名乗ることに同意（オリンピックスという言葉の名乗ることは禁止）した。
1989年	国際パラリンピック委員会（IPC）設立	ドイツのデュッセルドルフの会議において国際パラリンピック委員会が創設された。
1997年	ドイツのボン市がIPCの本部に	ボン市は、築100年以上の歴史的な建物と改築費を提供し1998年9月にIPC事務局が始動した。

2000年	パラリンピック開催の基本的合意	サマランチ IOC 会長とステッドワード IPC 会長によって「オリンピック開催国は、オリンピック終了後、引き続いてパラリンピックを開催しなければならない」ことが基本的に合意された。
-------	-----------------	---

※参考文献：パラリンピックの歴史-日本障害者スポーツ協会

www.jsad.or.jp/paralympic/what/history.html

3. ロンドンオリンピックの3つの理念

2000年までが、オリンピックの開催のルール化が主な仕事であったが、ロンドンオリンピックを見る限り、将来の都市と環境づくりの基本理念の策定とその実施に大きく舵を切ったと考えられる。その典型が、3つの理念（レガシー、サステイナブル・デベロップメント、インクルージョン）に基づいてオリンピック・パラリンピックを進めたことである。（参考文献2、3）

2.1 レガシー

レガシーとは『オリンピックパークの整備を通じて、貧困度が高いストラトフォード周辺のエリアの地域再生を最大のレガシーと考えたことである。2008年の「レガシー行動計画」に基づき、五輪開催の2012年を一つの通過点として考え、中長期の視点に基づき整備を可能な限り既存施設の利用を前提に考えたことである。

仮に新規に建設する必要がある場合には、五輪後の利用方法とそのコストを十分に検討し、施設整備を3つの考えかた、①「恒久施設」とすべきか、②「仮設施設」とすべきか、③「中間的な施設（五輪後に改修、移築した上で利用）」とすべきか、を用いて判断したものである。つまり、ロンドンの場合、都市の戦略として疲弊したストラトフォードの地域再生を基本に、節約効果の高いオリンピック実現に向けてレガシーの概念を位置づけてきた。日本がコンパクトと言いながら揺れ動いているのは、基本理念の欠如によるものと考えられる。

2.2 インクルージョン

インクルージョンとは、障害者であるか否か、社会的な立場、年齢、宗教、民族など様々な違いを乗り越え、社会的な一体感を高めていこうとする取り組みである。ロンドンの取り組みは、①パーク内のバリアフリー化と②雇用のインクルージョンに努力を払っている。

①パーク内及び施設のバリアフリー化：オリンピック・パラリンピック施設整備庁によってインクルージブ設計基準（「Inclusive Design Standards」）を定め、これに基づき、パーク内の通路の傾斜は1/60以下と非常に緩やかなものとした。また、障害者などがパーク内を移動する際に一定間隔で休憩ができるよう50mごとにベンチを設置した。また車いすが余裕をもって通行できるための通路幅（通常1m以上、すれ違い時2m以上等）が確保され、施設内には車いす用の観戦スペースや更衣室も準備された。障害者のためのオーディオ設備の貸出し、盲導犬のためのトイレも設置された。鉄道駅など交通インフラにおいても、段差の解消、エレベーターの設置といったバリアフリー工事が積極的に行われた。

②雇用のインクルージョン：建設工事は地元雇用や失業者雇用を積極的に推進し雇用目標を設定した。25%は東ロンドンの住民から、10%は失業者から、25%はマイノリティ住民から、5%は女性から、3%は障害者から、3%は見習い工（アプレンティスシップ）などである。

以上のように、働く人の仕事を公平の原則に基づいて確保したのが英国らしい気持ち良さがある。日本もインクルージブをしっかりとやってほしいものである。

3.3 サステイナビリティ (sustainability)

サステイナビリティとは(持続可能性)、ロンドン五輪をかつてないほど環境に配慮した大会にしようとする取り組みである。2007 年の「持続可能な開発戦略」(Sustainable Development Strategy)」により汚染土壌の処理、緑地の整備、生物多様性の確保、発生する二酸化炭素の削減、省エネ建築物の整備、建設廃棄物のリサイクルなど、幅広い項目について環境対策を行った。

オリンピックパークはかつての工業地域であり、まずは大規模な土壌の除染作業が必要であった。そのうえで、パーク全体 250ha のうち 105ha を緑地として確保し、南北の 2 カ所に公園を整備した。生物多様性を確保では、パーク内の 45ha のエリアを野生動植物の生息域として指定し、施設の屋根、橋梁の下などに巣箱や巣穴など人工装置を 700 以上設置した。日本の場合国立競技場の最近の設計とお金の話は何とも情けない。もう少し、都市環境に役立つ話をしていただきたいものである。

2. 我が国のパラリンピックに向けて

- (1) 理念の明確化：これからの、オリンピック・パラリンピックにおいて、まず最も重要なのは英国の理念は優れているので、日本でもう一度使ってもよいと考える。例えば地域資源を有効に使い、かつ将来にもその遺産を継続して使い続けること(レガシーとサステイナブル)や障害者の社会の参画を進める(インクルージョン・ユニバーサルデザイン)ことが、明確に打ち出されてないことである。
- (2) 施設整備の技術指針の造り方：パラリンピックの準備に合わせて、技術基準の見直しが始まっている。全体的 IPC をベースに議論を進めている。我が国のバリアフリーの水準は欧米と比較し見劣りはしないが、アジア共通の狭い国に人口密度が高い状況での技術基準の在り方が問われている。例えば、空間の狭さによる影響が大きいものとして、エレベータ、トイレ、通路などの空間デザインをどうするかである。
- (3) ICT の新たな技術の構築：バリアフリーの ICT の技術は実際に存在しているものは、聴覚障害者向けのコミュニケーションのための TTY(電話リレーサービス)などや視覚障害者の音声情報などがあるが。スマートフォンの発達や技術の進歩で、古い技術をどの様にリプレイスするかである。つまり、ICT の急速な進歩に対して何がどこまでできるかが課題である。

参考文献

1. 参考文献：パラリンピックの歴史-日本障害者スポーツ協会
www.jsad.or.jp/paralympic/what/history.html
2. 秋山哲男・別府知哉：バリアフリーを中心とした社会インフラ整備と東京オリンピック・パラリンピック、電子通信学会誌、平成 26 年 12 月, Vol. 97 No. 12 pp. 1060~1066
3. 在英国日本大使館：クイーン・エリザベス・オリンピックパーク整備(概要)、2014 年 3 月

2020 東京オリパラに向けた施設整備の考え方

＝近未来型ユニバーサルデザインの実現に向けて＝

東洋大学ライフデザイン学部人間環境デザイン学科
高橋儀平

1. 2020 オリパラの理念、方向性

●高齢化が世界で最も進んだ国での開催である点を効果的に捉えたい。圧倒的多くのボランティアの出現が予想され、ハード、ソフトの両面で日本の将来を変えるチャンス。

●2020 年は、権利条約の批准、障害者差別解消法の施行を踏まえた人権の確保、公平性の確保など、日本が今後どのように権利条約を履行していくかを世界に表明する試金石の大会。

●新た都市、地域整備目標として、日本の現水準を勘案し、無理のない実現性と全ての利用者が共生できる施設整備が求められる。

2. 特に施設整備で強調したい点

●オリンピック・パラリンピックの競技施設だけに目を向けず、周辺環境における施設整備の将来的な方向性に配慮すべきである。特に、交通機関、観光地、店舗、商店街整備等の改修や長期的整備目標が重要となる。

●バリアフリー法、建築設計標準、旅客施設ガイドライン、東京都福祉のまちづくり条例、バリアフリー条例の取り扱いは、基本的に平時を対象としているが、災害時の対応にも目を配る必要があり、そのための施設でもある。

●IOC、IPC、ISO その他の国際的な基準をわが国に適用する場合は単に数値比較ではなく、各国で異なる基準の背景や実効的な基準の確保を考えるべきであり、将来の社会変動についても十分に留意したい。

●諸外国では当事者の参加も含めて日本のように継続的なアクセシビリティ運動が見当たらない。このことに十分留意した施設整備を進めるべきである。

●競技施設は、大会時、大会後により使われ方の変化・改修が求められる。フィールドや観客席の総量変更等が行われる場合も少なくない。大会時には僅か 1 ヶ月間の臨時対応的整備が避けて通れない。

●選手村施設は将来転用が基本。すなわち事後の住宅化、公共施設化、医療施設、福祉系、教育施設への転用、商業施設への転用に十分に配慮しながら、整備を進めることが求められる。これは既存競技施設の整備にも当てはまることである。

●なによりも大切なのは、事業者、運営者、興行者の IPC 理念の理解、バリアフリー法の理解、障がい者差別解消法の理解であり、様々な問題点やニーズを受け止める姿勢である。

●日本のバリアフリー法ガイドラインや各条例基準には、オリパラ開催に不足している部分も少なくない。例えば、観光施設、宿泊施設、技術はあるが標準的未整備としての情報コミュニケーション技術など。

この機会に、技術が定まっていないケース、業界仕様として定着していないケース、例えば、建築主、事業者が営業上受け入れにくいと表明するケース、地域整備として無駄と思われる単体規定等をすべて洗い出す必要がある。

3. まとめ

●オリパラを明確に通過点として位置づけた整備が競技施設及びその周辺施設に必要なかどうか。